

Dziennik ustaw państwa

dla
królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XI. — Wydana i rozesłana dnia 19. marca 1901.

Treść: (M 23—27.) 23. Obwieszczenie, którym podaje się do wiadomości wpisanie Wyższej niemieckiej Szkoły przemysłowej w Zabrzehu (zawód mechaniczno-techniczny) do wykazu zakładów naukowych tutejszo-krajobrazowych zających na równi z gimnazjami wyższemi i szkołami realnimi wyższemi pod względem służby ochotniczej jednorocznej. — 24. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Loun do Libochowic. — 25. Rozporządzenie, którym dozwala się używania udziałowych zapisów dłużnych pożyczki pierwszeństwa, przez Spółkę akcyjną Dolno-austriacką kolej leśna zaciągniętej, do korzystego lokowania kapitałów fundacyjnych, sierocich i tym podobnych — 26. Obwieszczenie o wzajemnym przekazywaniu towarów przewozowych na granicy austriacko-rosyjskiej. — 27. Obwieszczenie o ustanowieniu Starostwa powiatowego w Dolnym Gänserndorfie w Dolnej Austrii.

23.

Obwieszczenie Ministerstwa obrony krajowej z dnia 25. lutego 1901,

którem podaje się do wiadomości wpisanie Wyższej niemieckiej Szkoły przemysłowej w Zabrzehu (zawód mechaniczno-techniczny) do wykazu zakładów naukowych tutejszo-krajobrazowych zających na równi z gimnazjami wyższemi i szkołami realnimi wyższemi pod względem służby ochotniczej jednorocznej.

Na zasadzie §. 25 ustawy o służbie wojskowej i w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami, Wyższą niemiecką Szkołę przemysłową w Zabrzehu (zawód mechaniczno-techniczny), obejmującą cztery kursy roczne i używającą praw zakładom publicznym nadanych, stawia się na równi z gimnazjami wyższemi i szkołami realnimi wyższemi, pod względem wykazywania naukowego uzdolnienia do służby ochotniczej jednorocznej.

Postanowieniem tem uzupełnia się wykaz załączki II a do §. 64 I. części Przepisów o służbie wojskowej, ogłoszonych tutejszym rozporządzeniem z dnia 15. kwietnia 1889, Dz. u. p. Nr. 45.

Welsersheimb r. w.

24.

Dokument koncesyjny z dnia 5. marca 1901,

na kolej lokalną od Loun do Libochowic.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Doktorowi Piotrowi Pawłowi Hilbertowi, adwokatowi w Lounach, w związku z Wincentym Rzyhą, naczelnikiem reprezentacji powiatowej w Lounach i Doktorem Walentym Stopką, burmistrzem w Lounach o to prosiącemu, koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej ruchomiennej, która wybudowana być ma jako lokalna o szlaku normalnym od stacyi w Lounach linii kolei państwa Praga—Most—Moldawa do Lochowic z uściem do kolej lokalnej Lobosice—Libochowice uprzywilejowanej austriacko-węgierskiej Spółki kolei państwa a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Co do kolej będących przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, używają koncesyjary usze

dobrodziejstw w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 przewidzianych.

§. 2.

Koncesyjusze obowiązani są skończyć budowę kolei koncesjonowanej najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rekwiemie dotrzymania powyższego terminu budowy jakotęż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesją, dać mają koncesyjusze na żądanie Rządu stosowną kaucję w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniędze sierocie.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolei koncesjonowanej nadaje się koncesyjuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyjuszom do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§. 4.

We względzie budowy kolei koncesjonowanych i ruchu na nich zastosować się powinni koncesyjusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi, jakotęż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na kolejach żelaznych z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w oznaczonych postanowieniach dodatkowych o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyłość, Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne, a trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§. 5.

Nadaje się koncesyjuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wnijesie ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjuszy.

Emisja obligacji pierwszeństwa jest wzbroniona.

Nadaje się koncesyjuszom prawo emitowania akcji pierwszeństwa, które pod względem oprocentowania i umorzenia będą miały pierwszeństwo przed akcjami zakładowymi a to aż do sumy, której Rząd ustanowi.

Dywidenda należąca się od akcji pierwszeństwa, zanim akcje zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po cztery od stacjonalnych z dopłatą z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakotęż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją rzeczywiście poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolei jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wznowienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki, jakotęż formularze wydać się mających akcji zakładowych i akcji pierwszeństwa podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfy wojskową

stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajobrazu i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyjusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakież do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyjuszy mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesjonowanej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzenniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyjuszy obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyjuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwe dopełnienie ich na kolei jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami.

Koncesyjusze zobowiązują się przy obsadzaniu posad mieć wzglad na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajoowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§. 7.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) stosowane być mają analogicznie taryfy zniżone dla transportów wojskowych.

§. 8.

Trwanie koncesji z obroną przeciw zakładaniu nowych kolej w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także przed upływem rzeczonego czasu uznać koncesję za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §fie 2im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne.

§. 9.

Ruch na kolejach, będących przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, będzie utrzymywał Rząd na rachunek koncesyjuszy i koncesyjuszów zwraca mają Rządowi kosztu z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone. Warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontraktie, który Rząd zawrze z koncesyjuszami.

§. 10.

Koncesyjusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, podanemi, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współluywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającemi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak małe pociągi jak i pojedyncze wozy kolejami współlużwanymi lub niektórymi ich częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncesjonowanych po ich wybudowaniu i otwarciu na nich ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu, z nich strącone będą czyste dochody najmniejpomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby kolejce miały być odkupione po upływie czasowego, w §. 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatkowi i potrącić z przychodów.

Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

Czysty dochód roczny w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesyjuszom jako wynagrodzenie za kolejce odkupione aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

2. Gdyby kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty w myśl postanowień ustępu 1го obliczony, bez uwzględnienia dodatku tamże przewidzianego, nie wynosił przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała racie ryczałtowej potrzebnej na programowe oprocentowanie i umorzenie pożyczki hipotecznej celem zgromadzenia kapitału w Banku krajowym królestwa czeskiego pod gwarancją tegoż królestwa zaciągniętej, jakież na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolejce odkupione, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wzmiarkowane powyżej sumy ryczałtowe w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie koncesyjuszom podatek rentowy, od tej renty odkupu opłacać się mający.

3. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie wziąć na siebie w miejscach koncesyjuszów spłacanie z własnych funduszy pożyczki hipotecznej pod 2 wzmiarkowanej a zaciągniętej celem zgromadzenia kapitału dla kolejki koncesyjowanej, w sumie zalegającej jeszcze w chwili odkupienia kolejki jako nieumorzoną, w którym razie renta odkupu zmniejszy się o sumę potrzebną

na oprocentowanie i umorzenie rzeczonego kapitału pożyczkowego, jakież według okoliczności, o odpowiednią potrzebną na to sumie kwotę dodatku, który w myśl postanowień ustępu 1го ma być do dochodu średniego doliczany.

4. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent w myśl ustępów powyższych koncesyjuszom płacić się mających, zapłacić kapitał wyrównyjący zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie dodatku, jeżeliby się w nich zawierał, w myśl postanowień ustępu 1.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod ll. 1 aż do 4 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów a względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych i używanie kolej niiniejszym koncesyjowanych ze wszystkimi do nich należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i kasowe, a według okoliczności kolejki podjazdowe własnością koncesyjuszów będące i przedsiębiorstwa poboczne, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

6. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądź jako przynależysć przedsiębiorstwa kolejowego bądź na zaspokojenie pretensji państwa lub z jakichkolwiek tytułów prawnych przejść mają na państwo;

c) kwota ceny odkupu, (ll. 1 aż do 4), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczonej, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

7. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

8. Koncesyjusze obowiązani są mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesyjusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należytości obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

9. Rząd zastrzega sobie prawo za hipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 6), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyjusze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od nich do tego celu potrzebował.

§. 12.

Gdy koncesja upłynie i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesyjowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i kasowe, kolejy podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyjusze posiadali, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, ustępie 5.

Tak wtedy gdy koncesja upłynie jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzymają koncesyjusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, jeżeli istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniezione lub nabycie, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyjuszy z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane trwale i utrzymywane w dobrym stanie, tudzież zarządzić, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego funkcyjusza a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami, i wydelegowania do nadzoru nad tem funkcyjuszy na koszt koncesyjuszy.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzec przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczoneo się

ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegać środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który została nadana, za nieistniejącą nadal.

Wittek r. w.

25.

Rozporządzenie Ministerstwa kolejów żelaznych w porozumieniu z Ministerstwami skarbu, spraw wewnętrznych i sprawiedliwości z dnia 6. marca 1901,

którem dozwala się używania udziałowych zapisów dłużnych pożyczki pierwszeństwa przez Spółkę akcyjną Dolno-austriacką kolej leśna zaciągniętej, do korzystnego lokowania kapitałów fundacyjnych, sierocich i tym podobnych.

Na zasadzie postanowienia artykułu XXIII. ustawy z dnia 21. grudnia 1898, Dz. u. p. Nr. 233, o zapewnieniu w roku 1898 budowy kolej niższego rzędu, uznaje się niniejszym obligacje udziałowe czteroprocentowej pożyczki pierwszeństwa, która Spółka akcyjna Dolno austriacka kolej leśna na zasadzie §. 5go dokumentu koncesyjnego z dnia 12. listopada 1898, Dz. u. p. Nr. 207 w sumie imiennej 1,820.000 K w r. 1900 zaciągnęła, za sposobne do korzystnego lokowania kapitałów fundacji, zakładów pod nadzorem publicznym zających, Urzędu pocztowych kas oszczędności, tudzież pieniędzy sierocich, powierzniczych i depozytowych, nakoniec po kursie giełdowym, lecz nie ponad wartość imienią, na kaucje służbowe i na kaucje w interesach.

Postanowienie powyższe nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia.

Koerber r. w.

Böhm r. w.

Wittek r. w.

Spens r. w.

26.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 9. marca 1901,

o wzajemnym przekazywaniu towarów przewozowych na granicy austriacko-rosyjskiej.

W skutku umowy z Rządem cesarsko rosyjskim (ratyfikowanej przez wymianę odnośnych not dyplomatycznych dokonanej w dniu 19. lutego 1901)

rozszerza się moc obowiązującą umowy z dnia 3. października 1851, Dz. u. p. Nr. 127 z r. 1852, 21. września tyczącej się wzajemnego przekazywania sobie towarów przewozowych przez komory obu Stron ustanowione na granicy między Galicją i obszarem krawackim z jednej a rosyjskiem królestwem polskiem z drugiej strony na wszystkie komory wzdłuż granicy austriacko-rosyjskiej pod tym względem interesowane.

To rozszerzenie obrotu wzajemnego wchodzi w wykonanie od dnia 1. kwietnia 1901.

19. marca

Böhm r. w.

27.

Obwieszczenie Ministerstwa spraw wewnętrznych z d. 13. marca 1901,

o ustanowieniu Starostwa powiatowego w Dolnym Gänserndorfie w Dolnej Austrii.

Jego c. i k. Apostolska Mość Najwyższem postanowieniem z dnia 17. kwietnia 1899 raczył najmiliościwiej pozwolić z częściową zmianą podziału administracyjnego arcyksięstwa austriackiego poniżej Anisy, ogłoszonego rozporządzeniem Ministerstwa spraw wewnętrznych z dnia 10. lipca 1868, Dz. u. p. Nr. 101, żeby ustanowione zostało Starostwo powiatowe Dolnym Gänserndorfie, którego okręg urzędowy obejmować ma okręgi sądów powiatowych matzeńskiego i marcheggskiego tudzież zistersdorfskiego, oddzielić się mające od teraźniejszych powiatów politycznych floridsdorfskiego i miastelsbaskiego.

Starostwo dolno-gänserndorfskie rozpoczęć ma czynności urzędowe dnia 1. czerwca 1901.

Körber r. w.